



## 原油、米中景気に注目

今週の原油相場はもみ合いの展開となりそうだ。産油国でつくる「石油輸出国機構（OPEC）プラス」は前週30日に閣僚級会合を開き、サウジアラビアやロシアなど8カ国が世界需要の約2%にあたる日量220万バレルの自主減産や輸出削減を決めた。



当面の原油供給の見通しが定まり、今週は世界需要を左右する米国と中国の景気に市場の視線が移る。中国では5日に財新の11月非製造業購買担当者景気指数、7日に11月貿易収支が発表される。不動産市場の苦境が続くなか、景気悪化が意識されれば原油価格を押し下げそうだ。

米国では8日、11月雇用統計と12月ミシガン大学消費者態度指数の発表を控える。インフレ鈍化が示されれば金融引き締め懸念が遠のき、原油価格の下支えにつながる。先週1日にはイスラエルとハマスが戦闘を再開した。中東情勢の緊迫化で原油価格が上昇する局面も想定される。



## 米、脱炭素より経済安保

米政府が「脱炭素」より「脱中国」を優先する姿勢を鮮明にした。電気自動車（EV）購入者への税優遇を巡り、中国産の部材・鉱物を使った場合は対象外にすると1日発表した。自動車メーカーが中国依存から脱却するのは簡単ではない。優遇対象の車種は減る見通しだ。

米EV税優遇を受ける車種の条件		
	現行	新たに追加
バッテリー部品	2029年には100%を北米で製造・組み立て	24年から中国産品を扱えば対象外
重要鉱物	27年には80%を米国か米国のFTA締結国で調達	25年から中国産品を扱えば対象外

米政府は2024年から電池部材、25年からニッケル、リチウムなど重要鉱物について、この規則を適用するとした。中国材料の排除を巡っては、以前から方針を示していた。産業界からは「EVをつくれなくなる」と見直しを求める声が上がっていたが、今回発表のルール案でも大きな変更はなかった。

希少金属などの調達で中国依存が続き、経済安全保障上のリスクが高まることへの米政府の危機感は強い。米ホワイトハウスのサリバン大統領補佐官（国家安全保障担当）はEV材料が「1970年代の石油や2022年の欧州の天然ガスと同じように、武器のように使われる危険性がある」と話す。この危機感が今回の決定につながった。

ただし、脱中国を進める分、EV普及の目的である脱炭素の実現は遅れる懸念がある。自動車メーカーが、厳しい規制についてこられない可能性が高いからだ。

「税優遇の対象車種はいまでも限られているのに、さらに減る」。1日、米政府の発表をうけて、ある日系自動車メーカー幹部はこう漏らした。

今回の規制案では米企業の子会社を含め、中国に本拠を置いている企業からの調達は認めない。中国国外の企業でも、中国関連資本が25%以上を占めていればこれも認めない。その基準に該当しなくても、実態として中国政府の影響力が及んでいれば「中国企業」とみなされる可能性がある。



自動車メーカーにとって、厳しい規制となる公算が大きい。現在の供給網（サプライチェーン）はなお、中国に頼っているからだ。米国のリチウムイオン電池の中国からの輸入は23年上半期（1～6月）に前年同期に比べ50%増え、60億ドル（約9000億円）となった。政府の中国締め出し方針にかかわらず、輸入は膨らんだ。

そもそも、自動車メーカーはEV税優遇を巡って、北米生産車に限るなど既存要件を満たすのにも苦労している。米国で売られている主要なEV50車種超のうち、優遇対象になっているのは3分の1以下の15車種にとどまる。

今回の追加要件で、さらに対象車種は減りかねない。税控除額は1台当たり最大7500ドル（約110万円）。売れ筋のEVの価格が3万～5万ドルであることを考えると、金額は小さくない。車種が少なくなるほど、EV普及のペースは鈍る。

今回の規制は運用に不透明性も残る。企業は手探りだ。例えば、米フォード・モーターが中西部ミシガン州に設ける予定の電池工場プロジェクト。フォードはこの工場で材料が安価なリン酸鉄系（LFP）電池をつくるため、中国電池大手の寧徳時代新能源科技（CATL）の技術支援を受ける計画だ。

工場自体はフォードが全額出資で運営する。このため、フォードはこの工場で作った電池を積むEVも税優遇の対象になりうるとしてきた。だが、今回の規制では、技術を通じて実態として中国のコントロールが及んでいると判断されれば、排除対象となる可能性がある。コントロールの有無をどう政府当局が判断するかが不透明だ。

米政府は規制を巡り、1カ月程度、企業から要望を聞き取り、最終案を決める予定だ。対中強硬姿勢が強い野党・共和党は、今回のルール案にも「抜け穴が多い」として批判を強めている。このため、最終案はさらに厳格になる可能性もある。



## 車載式生コンプラント、橋修繕で活躍 石川の企業が開発

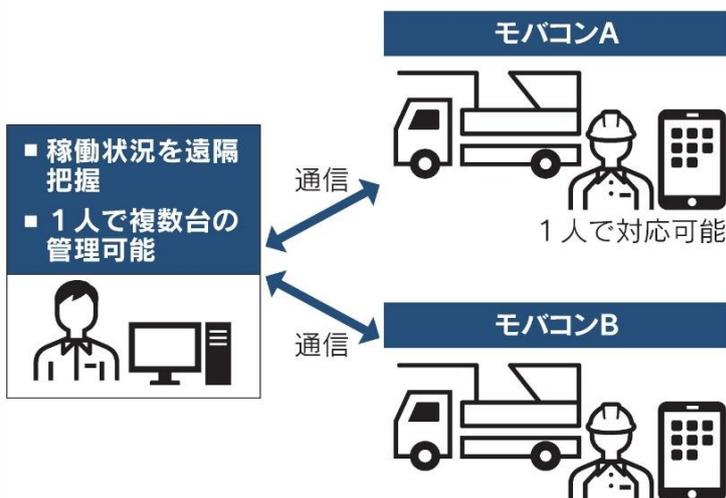
リサイクル舗装材を手がけるエコシステム（石川県能美市）は車載式の生コンクリートプラントを開発し、橋などの修繕現場に貸し出すサービスを始めた。現場で人手をかけてつくっていた特殊生コンを自動製造し、管理も遠隔で行うことで作業員不足に直面する建設業者を支援する。全国で橋梁などの老朽化が進むなか、インフラの修繕需要を取り込む。



「モバコン」と名付けたプラントは、北陸先端科学技術大学院大学（能美市）や生コン制御システムのハカルプラス（大阪市）などの協力を得て開発した。橋梁に使う超速硬コンクリート、通路などの景観舗装材に用いる瓦コンクリートなど特殊生コンを製造する。

骨材とセメント系の材料を据え付け、生コンの製造量を入力。スタートボタンを押すと、材料を自動的に計量し、センサーで水分を調整しながら練り合わせていく。あらゆるモノがネットにつながる「IoT」機能を搭載し、現場から離れた場所で生コンの稼働状況を管理できる。

### 「モバコン」の仕組み





出張サービスではモバコンを工場現場に運び、生コンをつくる。第1弾として、富山県内の道路橋の修繕工事の現場で、橋床（きょうしょう）部分の特殊生コンを供給した。モバコンは1人で操作でき、たらいのようなものを据え付けた形状の「左官ミキサー」で製造する従来の方法より人手をかけずにすむ。

総重量は2500キログラム。4トン車に搭載でき、横幅がない道路や山間部の現場でも利用可能だ。エコシステムの高田実社長は「モバコンは狭い場所でも使える。県や市町村が管理する道路の橋などに適している」と話す。今後、北陸を中心とした工事現場にプラントを貸し出す計画だ。価格は貸出期間に応じて決定し、年20件程度の受注を見込む。

プラントの販売にも力を入れる。標準価格は税抜き2500万円。23年秋、車止めなどコンクリート二次製品の会社に初めて販売した。省人化につながる点などを売り込み、今後3年間で30台の販売を目指す。

エコシステムは地元の建設会社の経営者が1994年に創業した。廃棄される瓦を原料にした舗装材を歩道などに施工している。2023年6月期の売上高は約1億円。国土交通省の資料によると、23年3月時点で約73万の橋梁が全国にあり、うち37%が建設から50年を超えた。10年後は61%に増えるという。車載式プラントで各地のインフラの修繕需要を取り込み、売り上げ増につなげる。



## 需給概況

ストレートアスファルト 需給動向		
地域	時期	動向
東日本	11月下旬	やや緩い
西日本	11月下旬	やや緩い

※東日本は、北海道、東北、関東甲信。西日本は、中部、北陸、関西、中国、四国、九州、沖縄。

11月下旬のストアスの需給は、東日本、西日本ともにやや緩い。官公庁向けの需要低迷が続くなか、関東、中京などで供給余力が増している。コスモ石油が、重油の転送先である堺製油所(日量10万バレル)の重質油分解装置(コーカー)の設備障害を背景に、四日市製油所のストアスの供給余力を抱え、販売量を増やしている。ENEOSの水島製油所A工場(同15万バレル)の定修の終了が11月下旬へずれ込むなど計画に比べ長引くとともに、同社の仙台製油所(同14万5,000バレル)では針入度が60~80のストアスの供給の少ない状態が続いている。これらの地域ではストアスの供給が細っているものの、四日市製油所出しのストアスが増勢となっており、全体的に荷余り感が強まっている。

ストアスの需要は、北海道、東北、中国、四国、九州で低迷している。主にコンクリートを使用するトンネルや橋の工事は増えているものの、官公庁による舗装工事、いわゆる「平場」での発注は、11月入り後も増えていない。ストアス販売会社は「東京都の三多摩地区や埼玉県南部など首都圏の一部地域では補修工事向けの需要が増加しているものの、ストアス単価の上昇の影響が大きく、ほとんどの地域では軽微な舗装工事の多くが来年度に先送りされている」と伝えた。

一方、高速道路や空港の大型工事が実施されている地域では、改質Ⅱ型を中心に需要は堅調。首都圏では、東京国際空港のB滑走路、首都高羽田線、茨城県の首都圏中央連絡道などで工事が実施されている。



## 価格トピックス

### ローリー運賃、「2024年問題」受け値上げ本格化へ

ストアス販売会社がストアス輸送用のタンクローリー(以下、ローリー)の値上げ要請を本格化しつつある。2024年度から「働き方改革」の一環でローリーの運転手の労働時間に上限が課されることを受け、ローリーを保有する輸送会社の大半は、2024年4月から運賃を大きく引き上げることが確実となっている。一部の輸送会社はすでに、ローリーを備車するストアス販売会社に対して運賃の引き上げを要請しはじめており、ストアス販売会社も、ストアスの販売先である道路会社に対して、非公式ながら2024年4月からの値上げを打診している。

大手広域ディーラーは来年4月以降、工場届け価格をトンあたり3,000～4,000円、引き上げる意向を契約先の道路会社へ伝えた。大手ストアス販売会社は4月以降、運賃が3割程度、上昇することを受け、同届け価格をトンあたり4,000～5,000円引き上げる意向。ストアス販売会社による値上げの水準や開始時期など、各社の足並みはそろっていないものの、年明け1～2月にはほぼ全社が値上げ要請を始める見込みだ。

輸送会社とストアス販売会社は、運賃の値上げとともにローリーの運行環境の改善にも動いている。ストアスの輸送に関しては、道路会社による直前の発注キャンセルや、急な発注に対して、ストアス販売会社が対応を迫られるケースが多いようだ。また東日本を中心に「確認オーダー」として、仮オーダーを入れておいてストアスを引き取らないケースも少なくない。ストアス販売会社は「ローリーの運行の効率化と無駄の排除を含め運転手の労働環境の改善を進め、さらなる運賃の高騰を抑える必要があり、道路舗装会社に対して理解を求める」としている。